

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

XX. — Articles de Paris et industries diverses.

N° 580.855

1. — JEUX, JOUETS, THÉÂTRES, COURSES.

Roue de sport pour enfants.

M. PAUL PFUND résidant en Suisse.

Demandé le 16 avril 1924, à 15^h 10^m, à Paris.

Delivré le 12 septembre 1924. — Publié le 18 novembre 1924.

(Demande de brevet déposée en Suisse le 16 avril 1923. — Déclaration du déposant.)

L'objet de la présente invention se rapporte à une roue de sport pour enfants laquelle se compose d'un cadre possédant des supports pour les bras et dans le plan médian duquel se trouve placée une roue porteuse en combinaison avec une roue plus petite dite roue d'appui disposée suivant le même plan.

Le dessin annexé représente, à titre d'exemple, une forme d'exécution de l'invention, Dans celui-ci :

La figure 1 montre une vue latérale de la roue,

La figure 2, une vue latérale de la figure 1,

La figure 3, une vue en plan suivant figure 1, et

La figure 4, une variante de la forme d'exécution.

La roue de sport pour enfants représentée sur les dessins se compose d'un double cadre 1, 2 et 3 affectant la forme d'un triangle rectangle dont les barres perpendiculaires 1 sont réunies entre elles à leurs extrémités supérieures et supportent une tige transversale 4.

Cette traverse supporte par l'intermédiaire de deux ressorts à lame recourbée 5, deux accoudoirs, respectivement deux appuis latéraux 6 qui servent à appuyer le bas ventre à la hauteur des hanches quand un enfant se sert de la roue de sport et qu'il s'appuie avec

les coudes sur les accoudoirs débordant vers l'avant (figures 1 et 2 gauche).

La roue porteuse 8 est montée entre les barres verticales sur un axe 7 les traversant et dans le même plan est montée la roue d'appui 9 entre les extrémités avant des barres 2, cette dernière roue étant proportionnellement plus petite que la roue porteuse 8.

Des appuis pour les pieds 10 sont fixés aux extrémités inférieures des barres 1, ces appuis se trouvant placés très peu au-dessus du sol. Ces appuis peuvent tourner autour d'un axe 11 de façon à pouvoir se rabattre sur le côté à volonté ou être maintenus dans une position horizontale. Pour protéger les vêtements contre les éclaboussures de la roue porteuse, celle-ci est recouverte partiellement sur le côté arrière du cadre d'une tôle de protection 13 fixée aux barres 1 et à l'endroit où se place l'enfant utilisant la roue de sport.

La roue de sport décrite est utilisée de la façon suivante :

L'enfant se place sur la roue ayant les avant-bras et les coudes posés sur les accoudoirs 6, le bas-ventre sur la traverse 4 et penché en avant, la roue porteuse 8 étant entre ses jambes, la roue de sport étant actionnée au moyen de ses jambes en ayant la roue d'appui 9 dirigée vers l'avant. Les pas de l'enfant peuvent être ainsi très allongés et

la vitesse de déplacement augmentée considérablement; au lieu de se reposer sur les accoudoirs, l'enfant peut se tenir avec les mains aux extrémités de la traverse 4. La roue d'appui 9 empêche le véhicule de verser en avant et présente ainsi une sécurité à l'enfant contre les chutes dans la direction du sens de la marche.

Avec une certaine habileté d'emploi, l'enfant arrive à faire peser tout son poids sur la grande roue 8; de sorte que la roue d'appui 9 touche à peine ou très peu le sol.

La roue d'appui 9 n'est donc pas un obstacle au changement de direction et n'a pas besoin d'être montée de façon articulée.

Pour amortir les chocs sur une chaussée raboteuse ou empierrée, la roue d'appui peut être montée sur ressorts. Dans les descentes, l'enfant peut poser ses deux pieds sur les appuie-pieds abaissés ou n'en poser qu'un seul et aider au déplacement avec l'autre pied.

Pour éviter autant que possible une chute en avant de l'enfant monté sur la roue, le cadre pourra être suspendu à l'axe de la roue 7 par l'intermédiaire de lames d'acier 14 fixées aux extrémités des barres 1 comme indiqué sur la figure 4. Dans ce cas, l'axe de la roue 7 traversera les barres 1 avec du jeu latéral. Dans ce cas l'axe 7 de la roue porteuse pourra bouger de ci de là dans les limites laissées par le jeu, respectivement le cadre 1, 2, 3 pourra lors des cahots se déplacer vers l'avant de

sorte qu'une action directe et subite du cadre sur l'axe de la roue sera empêchée, les secousses seront amorties et on empêchera autant que possible le versement vers l'avant.

Par l'emploi de la roue de sport décrite, tous les muscles des hanches jusqu'aux jambes ont toute liberté de mouvement, ce qui est avantageux pour le développement régulier de la musculature de cette partie du corps.

RÉSUMÉ.

Roue de sport pour enfants caractérisée en ce que :

1° Le cadre muni de supports pour les bras est disposé dans un plan médian avec une roue porteuse et une seconde roue plus petite dite d'appui;

2° Les bras d'appui sont fixés sur une traverse montée sur le cadre en le dépassant de chaque côté;

3° Les montants latéraux du cadre sont munis d'appuis pour les pieds, ces appuis pouvant être rabattus à volonté le long des montants en pivotant autour d'un axe.

4° Le cadre peut être suspendu à l'axe de la roue par l'intermédiaire de lames d'acier de façon à pouvoir se déplacer par rapport au sens de la marche.

PAUL PFUND.

Par procuration :
GENTIZON et WILD.

Fig. 1.

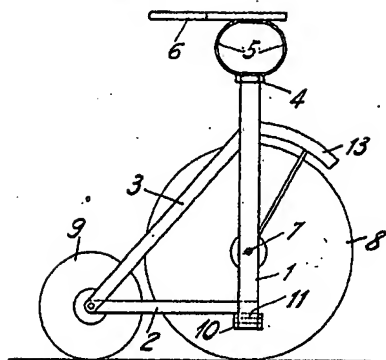


Fig. 2.

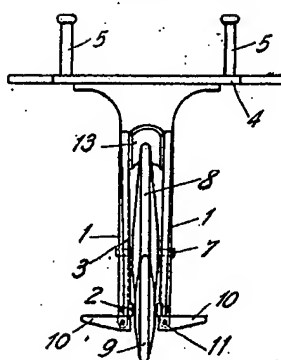


Fig. 3.

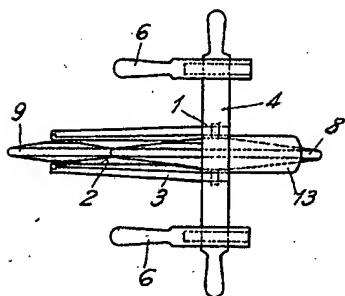
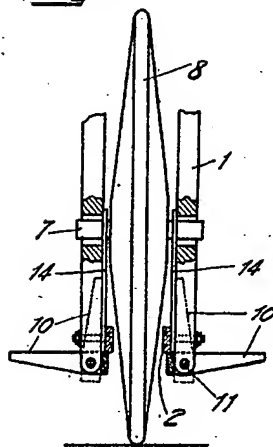


Fig. 4.



REGISTERED

PATENT SPECIFICATION



Application Date: Dec. 20, 1926. No. 32,135/26.

273,172

Complete Accepted: June 30, 1927.

COMPLETE SPECIFICATION.

Improvements in Monowheel Foot Cycles and like Vehicles.

I, HERMANN PLAUSON, of Hagedorn-strasse 51, III, Hamburg 37, Germany, an Esthonian subject, do hereby declare the nature of this invention and in what manner the same is to be performed, to be particularly described and ascertained in and by the following statement:—

The present invention relates to improvements in monowheel foot cycles and the like vehicles of the type in which a frame connected to the wheel axle has a support lying below the axis of the wheel to carry the person.

According to the present invention the frame is attached on one side only to the axle and the support for the person lies on the opposite side of the wheel to this connection, thus ensuring a more balanced loading of the wheel.

The invention is more particularly described with reference to the accompanying drawings in which:—

Figure 1 is a side elevation of one form of construction.

Figure 2 is a corresponding plan view.

Figure 3 is a side elevation of a modified form of construction.

Figure 4 is a corresponding plan view.

Figure 5 is a side elevation of a second modified form of construction.

Figure 6 is a corresponding end view.

In the construction shown in Figures 1 and 2 a wheel 1 has an axle 2 which is connected at one side only to a frame 3 which extends around and encloses the wheel on both sides, and on the opposite side to its connection to the axle 2 has a depending limb or crank 4 provided with a pedal or supporting surface 5 for the rider. On either side of the wheel, but preferably on the side on which the frame work 3 is connected to the axle 2 a stilt 6 is formed integral with or connected to the frame 3.

In the alternative form of construction shown in Figures 3 and 4, the axle 7 is connected to a frame work 8, 9, extend-

ing almost completely around the wheel 10 and provided with pedal surfaces 11, 12 lying on either side of a central pedal surface 13 which is connected to the opposite side of the axle 7 and which may be connected to the stilt 6.

In the modified form of construction shown in Figures 5 and 6, the supports 11, 12 similar to those shown in Figures 3 and 4 are connected by a bridge piece 14 not connected in any way to the depending part 15 connected to the axle 16 at both its ends and carrying a stilt 17, and which part 15 is provided with the extra supporting surface 13.

A bridge may be provided as shown in Figure 5, interconnecting the pedals 11 and 12 below the level of the pedal 13 and also behind the part 15, or one only of these bridge pieces need be provided.

Brake arrangements may be provided upon this construction as set forth in my Patent Application No. 21,285 of 1926.

If desired, a layer of rubber or the like elastic material may be mounted on the inner supporting surface 13 so that although the main weight is taken by the pedal surfaces 11 and 12, a virtual supporting surface is also formed for the foot by the pedal 13. The supporting surface of the pedal 13 is preferably at a slightly lower level than those of the frame, namely 11 and 12.

In the construction of the present invention the weight can be carried symmetrically about the centre of the wheel without requiring that the wheel shall be dished.

Having now particularly described and ascertained the nature of my said invention and in what manner the same is to be performed, I declare that what I claim is:—

1. A mono-wheel vehicle comprising a wheel having an enclosing frame work

[Price 1/-]

connected to the axle on one side only of the wheel and having supports for the load arranged below the axle of the wheel and on the opposite side, substantially as described.

2. A mono-wheel vehicle as claimed in Claim 1 in which a frame enclosing the wheel and connected to the axle on one side has a pair of load supporting platforms or pedals on the opposite side not connected with the axle on that side, substantially as described.

3. A mono-wheel vehicle as claimed in Claim 2 in which a yoke is provided connected on both sides to the axle of the wheel and having a depending pedal or surface lying between the pedals or supporting surfaces on the frame work extending round the wheel, substantially as described.

4. A mono-wheel vehicle as claimed in Claim 3 in which the pedal surface on the yoke is arranged at a slightly lower plane than the pedal or supporting surfaces on the frame, substantially as described.

5. A mono-wheel vehicle as claimed in Claims 3 and 4 in which the pedal surfaces on the frame are connected by a bridge piece lying free of the yoke and its pedal surface on the same side, substantially as described.

6. A mono-wheel vehicle constructed substantially as described with reference to the accompanying drawings.

Dated this 18th day of December, 1926.

W. P. THOMPSON & Co.,
12, Church Street, Liverpool,
Chartered & Registered Patent Agents.

[This Drawing is a reproduction of the Original on a reduced scale.]

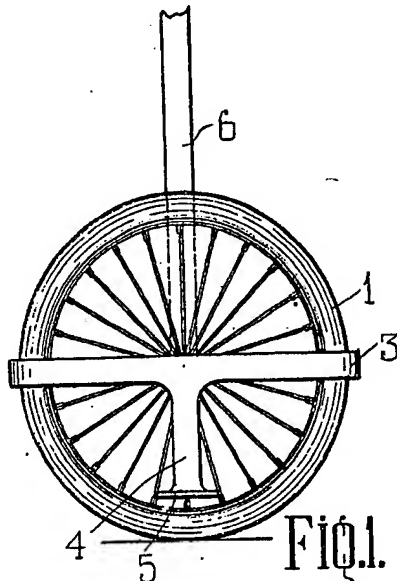


FIG. 1.

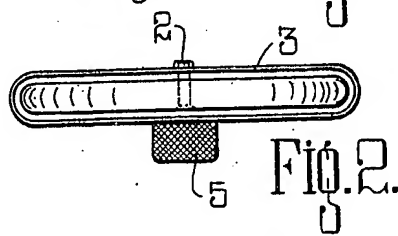


FIG. 2.

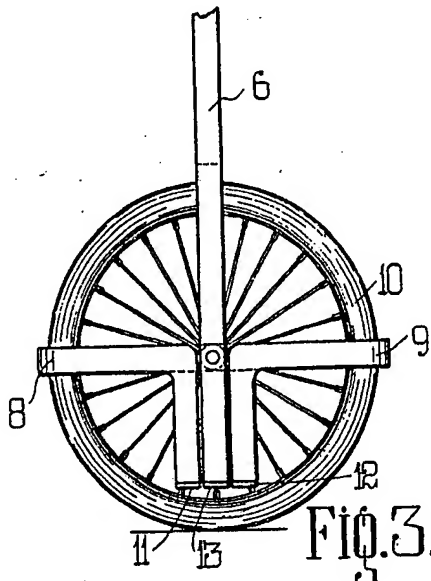


FIG. 3.

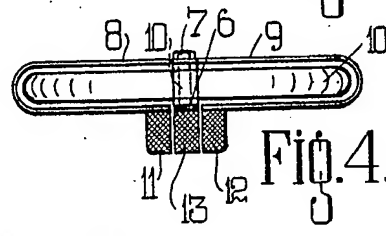


FIG. 4.

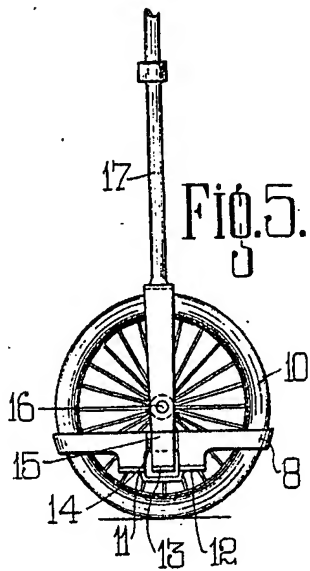


FIG. 5.

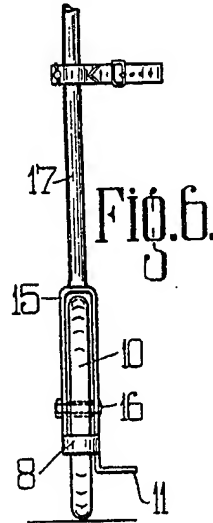


FIG. 6.